

DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ
w LUBLINIE

Lublin, 15 kwietnia 1953 | Nr 6 | Poz. 18—21

TREŚĆ

Poz. 18

ZARZĄDZENIE
DYREKTORA ZARZĄDU OKRĘGOWEGO DRÓG WODNYCH W KRAKOWIE

z dn. 14 marca 1953 r. L.T.Ż.-00301/2/53

w sprawie szczegółowych przepisów dla przewozów wodnych międzybrzegowych

Na podstawie § 88 ust. 7 i 8 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Mon. Pol. Nr A-87 z 1952 r. poz. 1368) Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Krakowie zarządza:

Postanowienia ogólne

§ 1. Urządzenia na śródlądowych drogach wodnych, żeglownych i spławnych, stałego przewozu publicznego między brzegami przeciwległymi jest dozwolone na następujących warunkach:

1. Uzyskania zezwolenia Władzy Wodnej tj. Prezydium Wojewódzkiej lub Powiatowej Rady Narodowej w myśl art. 45 Ustawy Wodnej z dnia 19.IX.1922 r. (Dz. U.R.P. Nr 62 z 1928 r. poz. 574).

2. Uzyskania zezwolenia Ministra Żeglugi na przewóz osób i towarów w myśl art. 11 Ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U.R.P. Nr 26 z 1952 , poz. 182).

3. Zarejestrowania statku przewozowego w Rejonie Dróg Wodnych w myśl rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 kwietnia 1950 r. w sprawie rejestracji administracyjnej statków żeglugi śródlądowej (Dz. U.R.P. Nr 21 z 1950 r., poz. 186).

4. Uzyskania dla statku przewozowego o powierzchni ponad 20 m kw., uzyskanej przez pomnożenie największej długości statku przez największą szerokość, świadectwa zdolności żeglugowej w myśl zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 2 sierpnia 1952 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej dla statków żeglugi śródlądowej (Mon. Pol. Nr A-82 z 1952 r. poz. 1323).

Urządzenia przewozowe

§ 2. 1. Do uprawiania przewozu osób, towarów oraz pojazdów konnych i mechanicznych na drogach wodnych żeglownych i spławnych mogą być dopuszczone statki z własnym napędem mechanicznym i bez tego napędu, na uwięzi lub bez uwięzi oraz łodzie wiosłowe na małych przeprawach.

2. Statki przewozowe powinny być dostatecznie mocno zbudowane utrzymywane w stanie zdatnym do użytku, należycie zaopatrzone w urządzenia pomocnicze i sprzęt.

3. Dopuszczone obecnie do ruchu statki przewozowe (promy) muszą posiadać conajmniej dwie grodzie wodoszczelne. Nowobudowane statki przewozowe winny być budowane zgodnie z przepisami technicznymi Polskiego Rejestru Statków w zakresie konstrukcji, utrzymania i bezpieczeństwa statków.

4. Statki użyte do przewozu w stosunku do potrzeb miejscowego ruchu przewozowego powinny być odpowiedniej nośności i w tym celu powinny być pomierzone, czyli cechowane, które polega na szczegółowym wymierzeniu statków i obliczeniu jego pojemności.

5. Łodzie przewozowe pychówki lub wiosłowe powinny mieć conajmniej następujące wymiary: długość całkowita 7.5 m, długość dna — 5.5 m., szerokość pom. burtami 1.70 m. szer. po dnie 1.20 m.

6. Do czasu ukazania się zarządzenia Ministra Żeglugi o pomierzaniu i cechowaniu statków żeglugi śródlądowej i zaopatrzenia ich w odnośne świadectwa pomiarowe, użyteczną nośność statków użytych do przewozów międzybrzegowych oraz wysokość wolnej burty dla nich ustalają każdorazowo Władze Żeglugowe tj.:

a) na wodach żeglownych Zarządy Okręgowe Dróg Wodnych;

b) na wodach spławnych Rejony Dróg Wodnych.

7. Linia największego dopuszczalnego zanurzenia statku powinna być należycie i trwale oznaczona w postaci listwy metalowej lub drewnianej, przyśrubowanej od obu burt statku o długości conajmniej 2 m. i szerokości 2 cm.

Linia ta winna być zawsze należycie pomalowana na promach białą farbą olejną.

Dolna krawędź listwy oznacza górną granicę największego dopuszczalnego zanurzania statku (promu), której w żadnym wypadku przekroczyć nie wolno.

Wolna burta na promach winna wynosić conajmniej 30 cm. dla promów przewozowych i 25 cm. dla łodzi przewozowych.

8. Dla ustalenia największego dopuszczalnego zanurzenia dla promów przewozowych oprócz nośności statku miarodajną jest również powierzchnia dna która winna wynosić na 3 osoby conajmniej 2 m kw. powierzchni.

9. Wewnątrz każdego statku przewozowego powinna być umieszczona na widocznym miejscu tablica na której czerwonymi literami na białym tle ma być uwidocznione największe dopuszczalne obciążenie w tonach oraz ilość osób lub pojazdów konnych, albo mechanicznych oraz dopuszczalna ilość osób, które za jednym przejazdem mogą być przewiezione, według norm ustalonych przez Władze Żeglugowe jak w § 2 pkt. 5.

10. Łodzie wiosłowe względnie pychówki użyte do przewozów międzybrzegowych powinny być dostatecznie mocno zbudowane oraz należycie wyposażone.

11. W łodziach przewozowych ławki do siedzenia pasażerów muszą być urządzone wzdłuż obu burt z pozostawieniem wolnego przejścia od dziobu do rufy.

Pasażerom nie wolno stać w łodzi podczas jazdy. Ławki muszą być należycie przymocowane, posiadać oparcie, umocowane do burt. Ławki powinny być czyste i suche. W każdej łodzi powinna być podłoga, łatwo rozbieralna względnie ściele (kratownice).

12. Przypromki (pomosty) przy brzegach mają być dostatecznie mocne i urządzone w sposób zapewniający swobodne ich regulowanie w zależności od poziomu wody.

13. Drogi dojazdowe do przewozu winny być zamykane barjerami, wzbraniającymi wjazd w czasie gdy prom jest w drodze, na przeciwległym brzegu lub nieczynny. W nocy na środku barier winno być umieszczone czerwone światło.

14. Przy stałym przewozie w zależności od nasilenia ruchu przewozowego, na brzegu wyższym nie narażonym na zwyczajne zalewy, powinno być postawione schronisko dla przewoźników oraz poczekalnia dla pasażerów, ogrzewane w porze chłodnej. Na przeciwległym brzegu powinno znajdować się urządzenie sygnałowe dla wezwania przewodnika do podania promu.

Wyposażenia

§ 3. 1. Przewozy wodne urządzone na promach na uwięzi powinny być wyposażone co najmniej w następujący sprzęt nawigacyjny, sygnałowy, ratowniczy i przeciwpożarowy, a mianowicie:

a) Sprzęt nawigacyjny

1. Dwie kotwice odpowiedniej wagi z odnośnym wyposażeniem,
2. Dwa bosaki okute z hakiem i ostrzem,
3. Dwie laski okute,
4. Jedna cuma konopna o długości 30 m.

b) Sprzęt sygnałowy

5. Dwie latarnie pozycyjne z białym światłem, osłonięte od strony pokładu i umieszczone po obu burtach z góry i dołu rzeki,
6. Dwie latarnie sygnałowe ręczne: biała i czerwona,
7. Dwie flagi sygnałowe ręczne: biała i czerwona,
8. Jeden dzwon lub gong,

c) Sprzęt ratowniczy

9. Jedna łódź ratunkowa na 8—10 osób, należycie wyposażona,
10. Dwa koła ratunkowe z chwytami i linkami,
11. Dwie pompy ręczne do odlewania wody z zęzy,
12. Dwa czerpaki do odlewania wody,
13. Dwa wiadra z linkami,
14. Jedna apteczka ruchoma.

d) Sprzęt przeciwpożarowy

15. Jedna skrzynka z piaskiem,
16. Jedna siekiera,
17. Dwa rągi żelazne.

2. Przewozy wodne, urządzone na promach bez uwięzi oraz na statkach z własnym napędem mechanicznym, pod względem urządzenia oraz wyposażenia podlegają przepisom zarządzenia Ministra Żeglugi w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Mon. Pol. Nr A-87, poz. 1368).

3. Przewozy wodne urządzone na łodziach wiosłowych powinny być wyposażone co najmniej w następujący sprzęt:
1. Jedno koło ratunkowe,
2. Jeden bosak.
3. Czerpak,
4. Jedna kotwiczka odpowiedniej wagi,
5. Dwa wiosła,
6. Jedna latarnia z białym światłem.

Obsługa przewozu

§ 4. 1. Przewóz może być obsługiwany jedynie przez osobę, która uznana została przez Władzę Żeglugową I instancji tj. Rejon Dróg Wodnych za uzdolnioną do samodzielnego kierowania przewozem.

2. Jeśli właściciel względnie dzierżawca przewozu nie jest uprawniony do obsługiwania przewozu lub nie wykonuje przewożenia osobiście, winien on przyjąć wykwalifikowanego przewoźnika, odpowiadającego wymogom.

3. Służbę przewoźnika mogą pełnić tylko osoby silne, zdrowe, trzeźwe i godne zaufania. Za wszelkie czynności załogi przewozowej odpowiada przewoźnik.

4. Przewoźnik, ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika winien złożyć podanie do Rejonu Dróg Wodnych z załączeniem:

1. życiorysu,
2. wyciągu z dowodu soobistego,
3. odpisu dowodu zameldowania,
4. świadectwa lekarskiego, stwierdzającego odpowiedni stan zdrowia do zawodu żeglarskiego, w szczególności zdolność rozróżniania barw i dobry słuch,
5. dwie fotografie 4,5×6 cm.

5. Ponadto ubiegających się o uzyskanie świadectwa przewoźnika na drogach wodnych żeglownych winien wykazać się dowodem odbycia co najmniej dwuletniej pracy w zawodzie żeglarskim lub przewoźnika.

6. Władza żeglugowa I instancji po zbadaniu kwalifikacji przewoźnika ,wyda mu świadectwo przewoźnika, z fotografią według wzoru (zał. Nr 1).

7. Kandydat ubiegający się o uzyskanie świadectwa przewoźnika powinien wykazać się znajomością:

1. nazwy, przeznaczenia i konstrukcji promu przewozowego względnie łodzi;
2. wykonywanie niezbędnych drobnych napraw, jak: uszczelnienie dna i burt, pokładu, naprawa urządzeń pomocniczych itp. robót;
3. używanie i utrzymywanie w sprawności przedmiotów wyposażenia nawigacyjnego, przeciwpożarowego i ratowniczego;
4. zachowania się podczas pracy na przewozie w warunkach normalnych jazdy lub w warunkach wyjątkowych jak: podczas mgły, śnieżycy, burzy, przy tonięciu statku, pożarze, zderzeniu i innych nieszczęśliwych wypadkach;
5. przepisów o uprawianiu żeglugi i spławu, a w szczególności w odniesieniu do ruchu, postoju, mijania statków, wyposażenia, oznakowania przewozów wodnych.

Ruch przewozów

§ 5. 1. Przewozy i ich przyczółki powinny być urządzone w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu.

2. Liny lub łańcuchy wodzące mają być w taki sposób umocowane, aby w razie grożącego niebezpieczeństwa można było prędko i łatwo uwolnić prom z uwięzi i swobodnie z nim odpłynąć.

3. Władze Żeglugowe I instancji każdorazowo ustalają najwyższy stan wody, żeglugowy lub spławny, do którego jest dopuszczalny ruch przewozowy. Stan ten powinien być odpowiednio zamarkowany na miejscu.

4. Lina główna lub łańcuch przewozu powinna być zawieszona w taki sposób, aby najniższy punkt liny lub łańcucha był wzniesiony na rzekach żeglownych na wysokości co najmniej 5,5 m, a na rzekach skanalizowanych i kanałach żeglugi na wysokości 4,50 m, zaś na rzekach spławnych na wysokości 2,50 m ponad najwyższy stan wody przy którym żegluga lub spław może się jeszcze odbywać.

5. Liny lub łańcuchy, przystosowane do opuszczania powinny być stale opuszczone na dno drogi wodnej, a naciągane tylko w celu każdorazowego uruchomienia promu.

6. Miejsca zanurzenia liny łańcucha powinny być oznaczone na obu brzegach znakiem żeglugowym Nr 18 tj. białe prostokątne tablice z czerwonym obramowaniem z wymalowaną na nich czarną kotwicą, obróconą trzonem w dół, przeciętą czerwonym pasem po przekątnej z lewego górnego do prawego dolnego kąta.

7. W porze nocnej promy stojące przy brzegu winny być ustawione w taki sposób, aby nie stanowiły przeszkody dla żeglugi i spławu oraz powinny być oznaczone sygnałem Nr 33 tj. jasnym białym światłem, umieszczonym na wysokości co najmniej 2 m nad powierzchnią wody.

8. W porze nocnej lub podczas gęstej mgły przewozy podczas jazdy powinny dawać przerywane sygnały gongiem, a ponadto powinny być oznaczone sygnałem Nr 46 tj. jasnym białym światłem po obu burtach promu. Światła mają być osłonięte od strony pokładu.

9. Przewoźnik powinien utrzymywać ruch przewozowy w czasie i godzinach wyznaczonych bez żadnych przerw w miejscu wyznaczonym i w sposób, ustalony przez Władzę Wodną i zastrzeżony w zezwoleniu wodno-prawnym.

10. W nocy, podczas silnego wiatru, oraz przy wysokiej wodzie przewoźnik obowiązany jest do przestrzegania szczególnej ostrożności podczas jazdy.

11. W czasie burzy, sztormu, pochodu lodów, kursowanie promu na ten czas powinno być wstrzymane do czasu nastania warunków normalnych.

12. Używanie żagla do napędu promu względnie łodzi przewozowej jest wzbronione.

13. Podczas zbliżania się przejazdu statków lub tratew przewoźnikowi nie wolno odbijać z promem od brzegu.

Przepisy porządkowe

§ 6. 1. Przewoźnik powinien stale dbać o stan bezpieczeństwa przewozu i o bezpieczeństwo publiczności, korzystającej z przewozu.

2. Pomosty przy brzegach jak i klapy wjazdowe i zjazdowe powinny być utrzymywane w należytym stanie, aby wygodny i bezpieczny dostęp do przewozu we wszystkich porach roku i przy żeglownych stanach wody, był zapewniony.

3. Przewoźnik powinien utrzymywać przewóz ze wszystkimi urządzeniami w należytym stanie i czystości.

4. Przed wjazdem na prom, przewoźnik obowiązany jest sprawdzić czy prom jest należycie u mocowany do brzegu, a w szczególności przestrzegać, aby kierowca pojazdu mechanicznego lub woźnica nie wjeżdżał ani wyjeżdżał bez zezwolenia przewoźnika.

5. Względem pasażerów przewoźnik i jego pomocnicy winni przestrzegać należytej uprzejmości i grzeczności.

6. Pasażerowie na przewozie powinni zachowywać się spokojnie i zastosowywać się do zarządzeń i nakazów przewoźnika bezwzględnie i bezwłocznie.

7. Pasażerowie, jeźdźcy i piesi, pojazdy konne i mechaniczne mają być przeprawiane w kolejności przybycia do przewozu względnie z uwagi na warunki bezpieczeństwa według wskazówek przewoźnika.

8. Na promie jeźdźcy powinni zsiąść z koni i trzymać je za uzdy. Woźnice mają stać przy zwierzętach pociągowych. Podróżujący wozami lub samochodami powinni, za wyjątkiem chorych zejść z pojazdów.

9. Przed wjazdem i wejściem na prom, przewoźnik obowiązany jest zamknąć wyjazd barierką lub łańcuchem, przed odjazdem winien być zamknięty w ten sam sposób i wjazd na prom. Zamknięcia nie wolno usuwać przed lądowaniem, aż dopiero po przybiciu promu i należytym umocowaniu przy brzegu.

10. Niespokojnych, niebezpiecznych lub złośliwych zwierząt nie wolno przeprawiać równocześnie z innymi zwierzętami lub ludźmi. Jeźdźcy, woźnice, poganiacze zwierząt itp. winni ustawiać zwierzęta i wozy według wskazówek przewoźnika.

11. Pasażerowie piesi mają zajmować miejsca, wskazane przez przewoźnika. Osoby pijane przewoźnik może wykluczyć od przeprawy, jak również zobowiązany jest do wykluczenia takich osób na żądanie pasażerów promu.

12. W okresie wysokich wód i wylewów, w granicach ustalonych i zamarkowanych, gdy wsiadanie i wysiadanie na miejscu l ądowania jest utrudnione lub niemożliwe, przewoźnik winien według możności dołożyć wszelkich starań, ustawić pomosty z desek itp., aby pasażerowie mogli wylądować bezpiecznie, wygodnie i suchą nogą.

Przeprawy po lodzie

§ 7. 1. W czasie zupełnego zamarznięcia rzeki, gdy lód osiągnie taką grubość, ze przechodzenie lub przejazd przez lód jest możliwy i bezpieczny, posiadacz przewozu może za zezwoleniem Rejonu Dróg Wodnych urządzić przeprawę po lodzie. Przewoźnik powinien dbać o wygodny i bezpieczny dostęp, wjazd i wyjazd.

2. Nagromadzenie odrębywanej z brzegów kry, celem utworzenia drogi lodowej na rzece jest wzbronione.

3. Gdy przejście po pokrywie lodowej staje się niepewnym, przewoźnik obowiązany jest oznaczyć miejsce niepewne znakiem ostrzegawczym, a gdy przechodzenie względnie przejazd grozi niebezpieczeństwem przewoźlik winien zamknąć barierami dostęp do drogi lodowej.

Opłaty przewozowe

§ 8. 1. Taryfę opłat przewozowych ustala Władza Wodna w porozumieniu z Władzą Żeglugową.

2. Przewoźnikowi i jego pomocnikom nie wolno żądać żadnych dodatkowych opłat, nieprzewidzianych taryfą.

3. Przewoźnik obowiązany jest ustawić na brzegu przy przewozie w widocznym i dostępnym miejscu tablicę z wypisaną na niej trwałym i wyraźnym pismem taryfę przewozową, dozwolonym obciążeniem promu lub łodzi oraz godzinami ruchu.

4. Na żądanie przewoźnika pasażer winien opłatę przewozową uiścić z góry.

5. Pracownicy Władz Wodnych i Żeglugowych oraz organów im podległych, nadzorcy i strażnicy dróg wodnych oraz ich środki lokomocji korzystają z przewozów przy wykonywaniu służby bezpłatnie. To samo przysługuje strażnikom wałowym.

Nadzór nad ruchem przewozów

§ 9. 1. Nadzór nad przewozem sprawują organa Władzy Wodnej i Władzy Żeglugowej których zarządzenia przewoźnik winien wykonywać bezwłocznie i bezwarunkowo.

2. Stan przewozów sprawdzają Rejony Dróg Wodnych co najmniej dwa razy do roku wiosną i pesienią, a ponadto przy okazji innych przejazdów służbowych.

3. Poza tymi zwyczajnymi rewizjami, Władze Żeglugowe I instancji i jej organa wykonawcze służby wodnej tj. nadzorcy i strażnicy dróg wodnych są uprawnione każdego czasu do przeprowadzenia kontroli stanu przewozów i do wydawania zarządzeń celem usunięcia braków i niedomagań.

4. O wykonanych remontach kapitalnych na przewozach, posiadacz względnie przewoźnik powinien donosić Władzy Żeglugowej I instancji, która zarządzi na koszt właściciela rewizję stanu przewozu.

Z. Mikucki
DYREKTOR ZARZĄDU DRÓG WODNYCH
W KRAKOWIE

Zał. Nr 1

Rejon Dróg Wodnych
w ...., dn.................. 195....... r.
Nr ....

Miejsce na
fotografię

ŚWIADECTWO PRZEWOŹNIKA

Rejon Dróg Wodnych poświadcza, że okaziciel niniejszego ob. ....
zam. w ....
uprawniony jest do samodzielnego prowadzenia międzybrzegowego przewozu wodnego na ....
....
(rzece, kanale)
w miejscowości ....
w postaci ....
(promu, łodzi i wymiary oraz Nr rej.)

Kierownik
Rejonu Dróg Wodnych
....
(podpis)

Poz. 19

ZARZĄDZENIE
URZĘDU OKRĘGOWEGO DRÓG WODNYCH
W KRAKOWIE
L.T.Ż.-0012/1/53

w sprawie szczegółowych postanowień dotyczących żeglugi i spławu na drogach wodnych

Na podstawie § 73 i 80 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 września 1952 r. o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (Monitor Polski Nr A-87 poz. 1368 z 1952 Zarząd Okręgowy Dróg Wodnych w Krakowie zarządza:

§ 1. Zasięg terytorialny.

Przepisom niniejszego zarządzenia podlegają następujące żeglowne drogi wodne.

1) Wisła od ujścia rzeki Przemszy do ujścia rzeki Kamiennej.
2) Przemsza od Mysłowic do ujścia Wisły.
3) Biała Przemsza od Maczek do połączenia z Czarną Przemszą.
4) Czarna Przemsza od ujścia rzeki Brennicy do połączenia z Białą Przemszą.
5) Dunajec od ujścia rzeki Białej do ujścia do Wisły.
6) Wisłoka od Mielca do ujścia do Wisły.
7) San od ujścia Wisłoki do ujścia do Wisły.

§ 2. Porządek i ilościowy skład pociągów holowniczych przy przejściach pod mostami.

1) Na Przemszy pod mostem drogowym w km. 5,6 pod Chełmkiem, odbudowanym prowizorycznie o jednym przęśle żeglugowym, 14 m światła, holowanie tylko pod wodą powinno odbywać się w porze dziennej i nocnej pociągami składającymi się z holownika do 40 m. dł. i 9-ciu galarów typu krakowskiego lub 3—4-ch barek 400 tonowych.

2) Na Wiśle w km 74 pod klasztorem SS Norbertanek przy wynurzającym się z wody progu skalnym stwarzającym niebezpieczny i ryzykowny przesmyk holowanię może odbywać się tylko pod wodę, pociągi holownicze należy rozdzielać w zależności od mocy holownika.

3) Na Wiśle pod mostem kolejowym w km. 79 w obrębie miasta Krakowa na skutek zwężenia szlaku żeglownego filarem mostowym, spiętrzenia wody i ostrego prądu — należy pociągi holownicze rozdzielać w zależności od mocy holownika.

4) Na Wiśle pod mostem drogowym drewnianym w km. 121.25 pod Brzeskiem Nowym, zbudowanym w ostrym zakolu rzeki o jarzmach ustawionych ukośnie do nurtu rzeki — wskazana jest jazda bardzo ostrożna i rozdzielanie pociągów holowniczych a przy holowaniu z wodą należy przepuszczać barki bez holownika.

5) Na Wiśle pod mostem drogowym drewnianym w km. 298 pod Annopolem na nieuregulowanym odcinku rzeki, należy przy holowaniu z wodą przepuszczać barki bez holownika a przy holowaniu pod wodę wskazane jest rozdzielanie pociągów.

§. 3. Długość szerokość i szybkość jazdy pociągów holowniczych.

Pociągi holownicze nie mogą przekraczać następujących wymiarów i szybkości.

1) Na Przemszy długość łącznie z holownikiem 280 m. szerokość 9 m., szybkość 4 km/godz. przy holowaniu w porze dziennej i nocnej tylko pod wodę. Holownik płynący luzem szybkość 8 km/godz. Dopuszczalna największa długość holownika na Przemszy winna wynosić do 40 m. zaś obiektów bez napędu do 55 m. (przeciętna długość barki 400 tonowej).

2) Na Wiśle od ujścia Przemszy do km. 102 (Niepołomice) długość pociągu łącznie z holownikiem do 350 m. szerokość 9 m. szybkość 4 km./godz. przy holowaniu w porze dziennej i nocnej tylko pod wodę.

3) Na Wiśle od Niepomomic do ujścia rzeki Kamiennej.

a. Przy holowaniu z wodą w porze dziennej długość pociągu łącznie z holownikiem 240 m. szerokość 9 m., szybkość jazdy 10 km/godz.

b. Przy holowaniu pod wodę w porze dziennej i nocnej długość pociągów łącznie z holownikiem 400 m., szerokość 9 m., szybkość 5 km/godz.

§ 4. Postanowienia karne.

Przekroczenie przepisów niniejszego zarządzenia jest karalne na podstawie art. 15 i 16 Ust. z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. Ust. R.P. z dnia 26.II.1952 r. poz. 182).

§ 5. Postanowienia końcowe.

Przepisy niniejsze wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

Mikucki Z.
DYREKTOR ZARZĄDU OKRĘG. DRÓG WODNYCH W KRAKOWIE

Poz. 20

ORZECZENIE PREZYDIUM POWIATOWEJ RADY NARODOWEJ W BIŁGORAJU

z dnia 7 marca 1953 r.

w sprawie przejęcia na własność Państwa gruntów nie będących w faktycznym władaniu właścicieli.

Na podstawie art. 1 i 3 dekretu z dnia 27.VII.1949 r. o przejęciu na własność Państwa gruntów nie będących w faktycznym władaniu właścicieli (Dz. U.R.P. Nr 46, poz. 339) oraz ort. 33 i 37 ustawy z dnia 20.III.50 r. o terenowych organach jednolitej władzy państwowej (Dz. U.R.P. Nr 14, poz. 130) — Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Biłgoraju

o r z e k a

że wszelkie gospodarstwa rolne położne w:

1. grom. Luchów Dolny gm. Wola Różaniecka o ogólnej powierzchni około 36,34 ha (L.R.U. 6/38/53).

2. grom. Luchów Górny gm. Wola Różaniecka o ogólnej powierzchni około 20,92 ha (L.R.U. 6/40/53.

3. grom. Łukowa cz. IV, km. Łukowa o ogólnej powierzchni około 31,16 ha (L.R.U. 6/41/53 r.) z zabudowaniami i drzewostanem, nie będące w faktycznym władaniu właściciel — przejęte zostały w dniu 7.III.1953 r. z wszelkimi przysługującymi im prawami i przynależnościami na własność Państwa.

Od orzeczenia niniejszego osobom zainteresowanym przysługuje prawo odwołania się do Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie, za pośrednictwem Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Biłgoraju w terminie 14 dniowym licząc od dnia 30 po dacie wywieszenia tego orzeczenia do publicznej wiadomości w lokalu Prezydium Gminnej Rady Narodowej w Łukowej i Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Biłgoraju.

ZA PREZYDIUM P.R.N.
PRZEWODNICZĄCY PREZYDIUM: **Zając T.**

Poz. 21

ORZECZENIE PREZYDIUM POWIATOWEJ RADY NARODOWEJ W BIŁGORAJU

z dnia 7 marca 1953 r.

w sprawie przejścia na własność Państwa mienia pozostałego po osobach, które wyjechały do ZSRR, położonego w pow. biłgorajskim.

Na zasadzie art. 3 ust. 1 dekretu z dnia 5.VIII.1947 r. o przejęcie na własność Państwa mienia pozostaełgo po osobach, które wyjechały do ZSRR (Dz. U.R.P. Nr 59, poz. 318) rozporządzenia Ministra Skarbu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z dnia 5.VII.1948 r. wydanego w porozumieniu z Ministrem Administracji Publicznej w sprawie orzekania o przejęciu na własność Państwa mienia pozostałego po osobach, które wyjechały do ZSRR (Dz. U.R.P. Nr 14, poz. 130) o terenowych organach jednolitej władzy Państwowej — Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Biłgoraju

o r z e k a:

że wszelkie mienie położone w:

1. wsi Luchów Dolny, gm. Wola Różaniecka o łącznej powierzchni 75,81 ha (L.R.U. 6/37/53 r.).

2. wsi Luchów Górny, gm. Wola Różaniecka o łącznej powierzchni około 313,23 ha (L.R.U. 6/39/53)

składające się z gospodarstw rolnych z zabudowaniami, urządzeniami gospodarczymi oraz inwentarzem żywym i martwym, jak również wszelkimi należnościami i służącymi prawami — pozostałe po osobach, które wyjechały do ZSRR, a umieszczone na tablicy ogłoszeniowej w biurze Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Biłgoraju — przejęte zostały w 1.IV.1945 r. wraz z wszelkimi prawami i przynależnościami na własność Państwa.

Od orzeczenia powyższego osobom zainteresowanym służy odwołanie do Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie za pośrednictwem Prezydium Powiatowej Rady Narodowej w Biłgoraju w terminie 14 dniowym licząc od dnia 30 po dacie wydania Dziennika Urzędowego W.R.N. w Lublinie w którym to orzeczenie zostało ogłoszone.

ZA PREZYDIUM P.R.N.
PRZEWODNICZĄCY PREZYDIUM: **Zając T.**

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, ul. 22 Lipca 4, pokój 27.

Warunki prenumeraty Dziennika Urzędowego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lublinie, oraz cennik ogłoszeń

Prenumerata roczna wynosi 18 złotych. półroczna 10 złotych. Materiały do publikacji dostarczyć należy Redakcji najpóźniej 12 dni przed ukazaniem się numeru. Ogłoszenia o zagubieniu dokumentów — ryczałt 10.50, od każdego następnego dokumentu 1.50. Prenumeratę uiszczać z góry, rachunków nie wysyła się. Należność wpłacać w Narodowym Banku Polskim I Oddz. Miejski w Lublinie na r/k Wydziału Ogólno-Gospodarczego P. W. R. N. w Lublinie konto 361/420/102/1 (cz. 15. Dz. 5. Rozdz. 17).

Cena niniejszego numeru wynosi 90 gr

Lub. Druk. Pras. B. 12. Zam. 879 — 1.IV — 13.IV.53 A - 4 - 12026 — 1150
A - 4 druk. sat. VII 60 g.